Dziennik Urzędowy
MINISTERSTWA KOLEI ŻELAZNYCH

Warszawa | Nr. 11 | d. 10 grudnia 1919 r.

Spis rzeczy.

Str.

1. Dekret Naczelnika Państwa o wywłaszczeniu gruntów na rzecz przebudowy węzła kolejowego warszawskiego, 12. IX. 1919 3
2. Regulamin Komisji do spraw przebudowy węzła kolejowego warszawskiego 22. X. 1919 3
3. Przepisy tymczasowe o dodatkowem wynagrodzeniu drużyn parowozowych za czas spędzony w służbie. 11. X. 1919 6
4. Przepisy tymczasowe o dodatkowem wynagrodzeniu drużyn konduktorskich za czas spędzony w służbie. 31. X. 1919 8
5. Rozporządzenie Ministra Kol. Żel. w sprawie wyłączenia stacji Granica z wewnętrznej taryfy towarowej austryjackich kolei państwowych. 4. X. 1919 . . . 9
6. Rozporządzenie ministra Kol. Żel. w sprawie obliczania przewoźnego za przesyłki, zatrzymane na stacjach pośrednich Małopolski i Śląska w razie zawieszenia ruchu cywilnego. 15. X. 1919 10
7. Rozporządzenie Ministra Kol. Żel. w sprawie zmiany postanowień, dotyczących załadowania, wyładowania i przeładowania oraz złożenia z podwody i nałożenia na podwody przesyłek. 15. X. 1919 11
8. Rozporządzenie Ministra Kol. Żel. o bezpośredniej komunikacji towarowej między stacjami kolei polskich i czesko-słowackich. 15. X. 1919 15
9. Rozporządzenie Ministra Kol. Żel. o bezpośredniej komunikacji towarowej między stacjami kolei polskich i austryjackich. 15. X. 1919 18
10. Rozporządzenie Ministra Kol. Żel. w sprawie przepisów taryfowych w komunikacji między stacjami polskich kolei państwowych, a stacjami zagranicznemi, położonemi poza punktami przejściowemi polsko-czesko-słowackiemi. 15. X. 1919 21
11. Rozporządzenie Ministra Kol. Żel. w sprawie zniesienia należności za przewóz towarów od granicy pod Leluchowem do Orlowa lub na odwrót. 15. X. 1919 22
12. Rozporządzenie Ministra Kol. Żel. w sprawie zniesienia należności za przewóz towarów od granicy pod Suchąhorą do Suchejhory lub na odwrót. 17. X. 1919 23
13. Rozporządzenie Ministra Kol. Żel. o wprowadzeniu z dniem 1 listopada 1919 »Tymczasowej Taryfy Towarowej« na przewóz towarów, zwierząt żywych i zwłok kolejami państwowemi Okręgów Warszawskiego i Radomskiego. 29. X. 1919 23

14. Rozporządzenie Ministra Kol. Żel. w sprawie skrócenia terminu do załadowania i wyładowania przesyłek, oraz podwyższenia postojowego, jak również w sprawie czasowej zmiany niektórych przepisów regulaminu ruchu na szlakach polskich kolei państwowych w Małopolsce i Śląsku. 10. XI. 1919 24

15. Rozporządzenie Ministra Kol. Żel. w sprawie taryfy ulgowej dla drzewa budulcowego na szlakach kolei państwowych polskich w Małopolsce i Śląsku. 10. XI. 1919 25

16. Rozporządzenie Ministra Kol. Żel. w sprawie zmiany p. 3 § 9, §§ 17 i 18 część I Tymczasowej Taryfy Towarowej, obowiązującej w okręgach Warszawskim i Radomskim od dnia 1 listopada 1919. 19. XI. 1919 26

17. Obwieszczenie ministerjalne w przedmiocie uregulowania obrotu sianem i zaopatrzenia armji w siano. 14. XI. 1919 26

18. Okólnik Ministra Kol. Żel. w sprawie zmiany Art. III. »Przepisów służbowych ogłoszonych w Nr. 9 Dz. Urz. z d. 15. IX. 1919 do wszystkich Sekcji Min. i Dyrekcji Kolejowych. 29. X. 1919 27

19. Okólnik Ministra Kol. Żel. w sprawie nierozgłaszania wiadomości o zarządzeniach wewn. służbowych 28

20. Rozporządzenie Ministra Kol. Żel. o zmianie taryf i warunków przewozu bagażu i przesyłek nadzwyczajnych kolejami państwowemi Okręgu Warszawskiego. 3. XII. 1919 28

21. Okólnik Ministerstwa Kol. Żel. o zastosowaniu okólnika Prezydjum Rady Ministrów z dnia 15. XI. 1919 w sprawie znoszenia się z rządami obcymi. 6. XII. 1919 29

22. Wykaz skrótów telegraficznych adresów centralnych urzędów i osób, które mają prawo podawać bezpłatnie depesze służbowe. 17. XI. 1919 29

Czcionkami Drukarni Dziennika Poznańskiego.

1.

DEKRET

Naczelnika Państwa o wywłaszczeniu gruntów na rzecz przebudowy węzła kolejowego warszawskiego.

1. Na zasadzie art. 3. Ustawy o przebudowie węzła kolejowego warszawskiego z dnia 19 lipca 1919 (Dz. Pr. Nr. 63 poz. 369) ulegają przymusowemu wywłaszczeniu na rzecz tejże przebudowy gruntu w st. m. Warszawie do 150 hekt., w obrębie powiatu warszawskiego do 430 hekt., radzymińskiego do 20 hekt., razem do 600 hektarów wraz z budynkami i wszystkiem, co na tych gruntach się znajduje.

2. Rzeczone grunty i nieruchomości ulegają natychmiastowemu zajęciu po dokonaniu opisu w myśl ustępu końcowego art. 20-go dekretu z dnia 7-go lutego 1919 r. (Dz. Pr. Nr. 14 poz. 162).

Naczelnik Państwa:
(—) J. Piłsudski.

Prezydent Ministrów:
(—) I. J. Paderewski.

Kierownik Ministerstwa Kolei Żelaznych:
(—) J. Eberhardt.

Warszawa, dnia 12 września 1919 r.

2.

REGULAMIN

Komisji do spraw przebudowy węzła kolejowego warszawskiego,

zatw. przez Min. Kol. Żel. dnia 22 października 1919 r.

Art. 1 Komisja do spraw przebudowy węzła kolejowego warszawskiego ma za zadanie: a) rozpatrywanie warunków technicznych, projektów, kosztorysów i planów robót dotyczących przebudowy węzła kolejowego warszawskiego, podlegających zatwierdzeniu Ministra Kolei Żelaznych lub wymagających uzgodnienia z innemi Ministerstwami

i z Magistratem st. m. Warszawy, oraz b) ogólny nadzór i kontrolę techniczną nad wykonaniem projektów i robót tejże przebudowy w zakresie pełnomocnictwa, udzielonego jej przez Ministra Kolei Żelaznych, stosownie do art. 10 niniejszego regulaminu.

Art. 2. Do Komisji wchodzą następujące osoby:
1. Przewodniczący,
2. 4-ch członków z grona technicznej Rady Kolejowej (w tem jeden zastępca Przewodniczącego)
3. Szefowie Sekcyj Budowy, Eksploatacji i Techniczno-Zasobowej Ministerstwa Kolei Żelaznych lub ich stali zastępcy.
4. Stali przedstawiciele Ministerstw Skarbu i Spraw Wojskowych po jednym od każdego i stały przedstawiciel Magistratu st. m. Warszawy.

Art. 3. Oprócz osób wymienionych w art. 2 w posiedzeniach Komisji biorą udział z głosem doradczym Prezes Dyrekcji Budowy i Prezes Dyrekcji Kolejowej Warszawskiej lub ich zastępcy oraz na zaproszenie Przewodniczącego z głosem decydującym przedstawiciele innych nie wymienionych wyżej Ministerstw przy rozpatrywaniu spraw do nich się odnoszących.

Art. 4. W sprawach natury finansowej w Komisji bierze udział z prawem głosu, na zaproszenie Przewodniczącego tejże, Szef Sekcji Finansowej, zaś w sprawach natury prawnej Radca prawny Ministerstwa Kolei Żelaznych lub ich stali zastępcy.

Art. 5. Przewodniczący Komisji ma prawo zapraszać na posiedzenia Komisji rzeczoznawców z głosem doradczym.

Art. 6. Przewodniczącego Komisji i 4-ch członków Komisji (w tem jednego zastępcę Przewodniczącego) z grona członków Technicznej rady Kolejowej oraz stałych zastępców Szefów Sekcji uczestniczących w Komisji i radcy prawnego (Art. 2 i 3) mianuje Minister Kolei Żelaznych.

Art. 7. Komisja rozpatruje w zakresie swej kompetencji sprawy, skierowane do niej przez Ministra i Sekcje Ministerstwa Kolei Żelaznych oraz wniesione przez inne Ministerstwa i Magistrat st. m. Warszawy Dyrekcję Budowy, Warszawską Dyrekcją Kolejową lub przez Przewodniczącego Komisji.

Art. 8. W zakres działalności Komisji wchodzi rozpatrywanie ostateczne wszystkich projektów i warunków technicznych, dotyczących przebudowy węzła kolejowego warszawskiego, które według statutu Technicznej Rady Kolejowej wchodzą w zakres działalności tejże, z wyjątkiem projektów typów normalnych i przepisów podlegających obowiązkowemu zastosowaniu, jako to normalnych typów szyn, złączek, rozjazdów, taboru i. t. p., a także rozpatrywanie ogólnych planów robót i kosztorysów.

W szczególności Komisja rozpatruje ostatecznie:

a) ogólne warunki techniczne projektowania i wykonania przebudowy,
b) ogólny projekt przebudowy,
c) ogólny plan wykonania robót i dostaw przebudowy z rozkładem na poszczególne lata i z rozdziałem co do zakresu i granic tery-

torjalnych tychże na roboty i dostawy, które wykonać ma Dyrekcja Budowy i te, które jako związane z eksploatacją mają być poruczone Warszawskiej Dyrekcji Kolejowej.

d) ogólny kosztorys przebudowy.

e) projekty mostów przez Wisłę,

f) projekty mostów i wiaduktów kamiennych i żelbetowych o otworach przewyższających w oddzielnych przęsłach odpowiednio 10 i 15 m. i żelaznych przewyższających w oddzielnych przęsłach 50 m.

g) projekty przęseł, zwodzonych,

h) projekty tunelów,

i) projekty stacyj,

j) projekty warsztatów dla naprawy taboru,

k) projekty elektryfikacji węzła kolejowego warszawskiego,

l) ogólny projekt zaopatrzenia w wodę stacyj węzła,

m) projekty poszczególnych budowli i urządzeń, których koszt przewyższa miljon marek lub które wymagają uzgodnienia z innemi Ministerstwami lub z Magistratem st. m. Warszawy,

n) wszelkie sprawy techniczne, posiadające dla przebudowy węzła kolejowego warszawskiego znaczenie zasadnicze lub ogólne, skierowane lub wniesione do Komisji w porządku wskazanym w art. 7.

Art. 9. Komisja uzgadnia plany robót, wykonywanych w węźle przez Dyrekcję Budowy i Dyrekcję Kolejową Warszawską, i rozpatruje: a) plany stopniowego wykonania projektów, b) ogólne zasady i szkice ważniejszych projektów przed przystąpieniem do ich szczegółowego opracowania, c) dane o postępie robót, przedstawiane perjodycznie przez Dyrekcję Budowy i Warszawską Dyrekcję Kolejową, oraz dokonywa w miarę potrzeby oględzin robót na miejscu i uwagi swoje komunikuje Ministrowi Kolei Żelaznych i w odpisie Sekcji Budowy.

Art. 10. Komisja zbiera się w miarę potrzeby, nie rzadziej niż raz na miesiąc.

Art. 11. Na posiedzeniach Komisji referują sprawy członkowie jej, wyznaczeni przez Przewodniczącego.

Art. 12. Do ważności uchwał Komisji niezbędna jest obecność conajmniej 4-ch członków z ogólnej liczby 8, wskazanych w art. 2-im pp. 1, 2 i 3.

Uchwały Komisji zapadają większością głosów, w razie równości głos Przewodniczącego przeważa.

Art. 13. Uchwały zapadłe na posiedzeniach podlegają decyzji Ministra Kolei Żelaznych.

Art. 14. Przewodniczący Komisji kwalifikuje do rozpatrzenia Komisji wniesione sprawy i ustala porządek dzienny posiedzeń Komisji, rozdziela referaty, wyznacza posiedzenia Komisji, przewodniczy obradom, przedstawia zapadłe uchwały Ministrowi i załatwia sprawy bieżące.

Art. 15. Przewodniczący Komisji i jego zastępca mogą otrzymywać za swoje czynności stałe wynagrodzenie. Członkom komisji może być wydawane jednorazowe wynagrodzenie od posiedzenia i za polecone im referaty. Rozmiar wynagrodzenia zależy od decyzji Ministra Kolei Żelaznych.

Art. 16. Kancelarję Komisji prowadzi Dyrekcja Budowy.

3.

PRZEPISY TYMCZASOWE
o dodatkowem wynagrodzeniu drużyn parowozowych za czas spędzony w służbie.

Zatwierdz. przez Min. Kol. Żel. d. 11 paźdz. 1919.
L. 214 160/919.

Na pokrycie wydatków zwiększonych wskutek pełnienia służby otrzymują drużyny parowozowe należytości godzinowe w stosunku do godzin rzeczywistej pracy.

Podstawą do obliczenia należytości godzinowych stanowią zapiski w książeczkach służbowych (w wykazach pracy), uskutecznione w odpowiednich rubrykach, według rodzaju faktycznie spełnionej pracy z dokładnem podaniem początku i końca każdej czynności służbowej. Zapiski te mają być z każdego okresu nieprzerwanej pracy poświadczonej przez dyżurnego ruchu, względnie dyżurnego depot (parowozowni). Organa kontrolne i rachunkowe winny prawdziwość zapisków w książeczkach merytorycznie i cyfrowo badać, niedokładne i niewłaściwe zapiski kreślić, a ponadto odnośnych pracowników za stwierdzone nadużycia pociągać do *surowej odpowiedzialności.* W razie braku wykazu pracy drużyna traci prawo do należytości godzinowych. Przy obliczeniu tych należytości czas pracy poniżej 15 minut nie bierze się w rachubę, ponad 15 minut zaokrągla się do 1/2 godziny, ponad 45 minut do 1 godziny.

Należytości godzinowe zaliczają się w następujący sposób:

I. Za czas spędzony w drodze przy pociągach.

Należytość tę wypłaca się za cały czas spędzony w drodze przy pociągach, licząc od chwili przyjęcia parowozu przez kierownika parowozu do oddania parowozu do depot (do parowozowni), względnie na stacji krańcowej, niezależnie od czasu przybycia na służbę, względnie zejścia z takowej pomocnika, maszynisty lub palacza.

Pod pociągiem w znaczeniu niniejszych przepisów rozumieć należy taki skład wagonów, który kursuje przy raporcie pociągowym i jest obsługiwany przez drużynę konduktorską.

Jako czas przygotowania parowozu do jazdy, jak również czas oddawania parowozów po ukończeniu służby, należy zaliczyć czas faktycznie spełnionej służby, najdłużej jednak po jednej godzinie przed objęciem, względnie po oddaniu parowozu do depot (parowozowni).

Czas zużyty na odpoczynek w depot zwrotnem nie bierze się wcale w rachubę; za czas zaś zużyty na stacjach pośrednich na manewry i na postój parowozu pod parą w oczekiwaniu odejścia pociągu (postój pod parą) nie płaci się żadnego dodatkowego wynagrodzenia.

Należytości godzinowe są następujące:

kierownik parowozu otrzymuje . . . 300 h. za godzinę
palacz . . . . 200 h. „ „

Drużyny obsługujące czynne parowozy pomocnicze (podwójna trakcja) korzystają z należytości godzinowych na równi z drużynami parowozów czołowych.

II. Za czas manewrowania parowozem (przetaczania).

Należytości te mają być wypłacane za cały czas trwania manewrów, względnie pracy równoznacznej manewrom, licząc od chwili przyjęcia parowozu przez kierownika parowozu (maszynistę) do chwili oddania parowozu do depot (parowozowni).

Jako czas przygotowania parowozów do manewrów, jak również czas oddawania parowozu po ukończonej służbie należy zaliczać, podobnie jak przy art. I. czas faktycznie spełnionej służby, najdłużej jednak po jednej godzinie przed objęciem względnie po oddaniu parowozu do depot (do parowozowni).

Należytości godzinowe za manewrowanie parowozem są następujące:

kierownik parowozu (maszynista) otrzymuje 150 h. za godzinę
palacz . . . . 100 h. „ „

Należytości za manewrowanie parowozem należy zaliczać niezależnie od tego, czy manewry zarówno w stacji jak i w obrębie depot dokonywane są na miejscu, czy też po za miejscem stałej pracy drużyn. Czas zużyty na odjazd do stacji, na której parowóz wykonywać ma manewry, opłacony będzie również należytościami za manewrowanie parowozem.

Te same należytości wypłacane będą:

a) drużynom, obsługującym luźne parowozy, kursujące w pojedyńczej lub w podwójnej trakcji,
b) drużynom, obsługującym nieczynne parowozy, kursujące w stanie gorącym w połączeniu z pociągami,
c) drużynom, obsługującym zimne parowozy,
d) drużynom, jadącym w charakterze pasażerów na parowozie lub w wagonie dla przyjęcia służby na parowozie lub po zdaniu służby,
e) drużynom, pozostającym na czynnej rezerwie.

III. Za czas pogotowia, względnie nieczynnej rezerwy.

Należytości te będą wypłacane drużynom za czas pełnienia pogotowia, od chwili zgłoszenia się do służby do chwili objęcia parowozu lub też do chwili usunięcia potrzeby pogotowia.

Należytości godzinowe za czas pogotowia są następujące:

kierownik parowozu (maszynista) otrzymuje 100 h. na godzinę
palacz . . . . 60 h. „ „

IV. Za czas służby w pociągach gospodarczych.

Za czas służby w pociągach gospodarczych należy wypłacić każdemu pracownikowi drużyny parowozowej jednakowe i niezależnie od tego, czy pociąg pracuje w stacjach, czy też na przestrzeni, 100 h. za godzinę.

V. Za czas delegacji poza okręg siedziby służbowej.

Przy czasowych delegacjach drużyn parowozowych poza okręg siedziby służbowej, otrzymuje każdy pracownik drużyny parowozowej, oprócz przypadających należytości godzinowych za czas pracy na parowozie, normalne strawne, za cały czas przebyty bez przerwy na innej stacji, licząc od chwili wyjazdu z miejsca siedziby służbowej aż do chwili powrotu, o ile jednak delegacja trwała dłużej niż 72 godzin. Przy delegacjach poniżej 72 godzin djet tych nie można zaliczać.

Warszawa, dnia 11. października 1919.

Kierownik Ministerstwa
(—) *Eberhardt.*

4.

PRZEPISY TYMCZASOWE
o dodatkowem wynagrodzeniu drużyn konduktorskich za czas spędzony w służbie.

Zatwierdz. przez Min. Kol. Żel. d. 31. X. 1919.
L. 213975/22217.

Na pokrycie wydatków zwiększonych wskutek pełnienia służby, otrzymują drużyny konduktorskie należytości godzinowe w stosunku do godzin rzeczywistej pracy.

Podstawą do obliczenia należytosci godzinowych stanowią zapiski w książeczkach godzinowych (w wykazach pracy), uskutecznione w odpowiednich rubrykach według rodzaju faktycznie spełnionej pracy, z dokładnem podaniem początku i końca każdej czynności służbowej. Zapiski te mają być z każdego okresu nieprzerwanej pracy dla konduktorów potwierdzone przez kierownika pociągu, zaś dla kierowników pociągu przez dyżurnego ruchu. Organa kontrolne i rachunkowe winny prawdziwość zapisków w książeczkach merytorycznie i cyfrowe badać, niedokładne i niewłaściwe zapiski kreślić, a ponadto z odnośnych pracowników za stwierdzone nadużycie pociągać do surowej odpowiedzialności. Prócz tego za niezgodne z prawdą poświadczenie godzin pracy, winny opłaci zakwestjonowaną kwotę z własnych poborów. W razie braku książeczki godzinowej (wykazu pracy), drużyna traci prawo do należytości godzinowych. Przy obliczaniu tych należytości, czas pracy poniżej 15 minut nie bierze się w rachubę, zaś ponad 15 minut zaokrągla się do $^1/_2$ godziny, ponad 45 minut do 1 godziny. Należytości godzinowe wypłaca się za czas rzeczywistej pracy. Jako czas przygotowania pociągu do jazdy, jak również czas oddawania pociągu po ukończonej służbie należy zaliczać czas faktycznie spełnionej służby, najdłużej jednak po jednej godzinie przed objęciem, a po pół godziny po oddaniu pociągu; przy pociągach gospodarczych można zaliczać jako czas obejmowania pociągu najwyżej pół godziny. Powyższe ograniczenia nie obowiązują jednak konduktora pakunkowego (rozdawczego), który może zaliczać czas objęcia i oddania służby według rzeczywiście spełnionej pracy.

o ile wcześniejsze objęcie i opóźnione zdanie służby nastąpiło za porozumieniem się i zarządzeniem dyżurnego ruchu. Jeżeli na stacji krańcowej drużyna nie miała trzygodzinnej przerwy w pracy, to cały czas przerwy należy uważać za pracę przy pociągu.

Należytości godzinowe zaliczają się w następujący sposób:

I. Za czas służby w drodze przy pociągach:

otrzymuje	kierownik pociągu	za godzinę . .	200 h.
	konduktor pakunkowy	„ „ . .	180 h.
	konduktor	„ „ . .	150 h.

II. Za czas służby pogotowia (dyżuru, rezerwy):

otrzymuje każdy pracownik drużyny konduktorskiej za godzinę 75 h.

Tę ostatnią stawkę otrzymują drużyny jadące w charakterze pasażerów dla przyjęcia lub po zdaniu służby przy pociągach.

III. Za czas służby usługiwania torów przemysłowych:

otrzymują drużyny stale do tych czynności używanę należytości godzinowe jak przy art. I. i II. z tem jednak, że każdy pracownik drużyny ma mieć zaliczone najmniej 100 godzin miesięcznie; o ile więc drużyna przeznaczona do tej służby nie wykazuje tej ilości godzin w jednym miesiącu, należy ilość tę zaokrąglić do 100 godzin.

IV. Za czas delegacji poza okręg siedziby służbowej.

Przy czasowych delegacjach drużyn konduktorskich poza okręg siedziby służbowej, otrzymuje każdy pracownik drużyny konduktorskiej oprócz przypadających należytości godzinowych za czas pracy przy pociągach strawne, unormowane ogólnymi przepisami według kategorji, do której dany pracownik drużyny należy, — za cały czas przebyty bez przerwy na innej stacji, o ile jednak delegacja trwała dłużej niż 72 godzin, licząc od chwili wyjazdu ze stałego miejsca siedziby służbowej aż do chwili powrotu. Przy delegacjach poniżej 72 godzin djet tych nie można wcale zaliczać

Warszawa, dnia października 1919 r.

5.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych (w porozumieniu z Ministerstwami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu) w sprawie wyłączenia stacji Granica z wewnętrznej taryfy towarowej austrjackich kolei państwowych. Z d. 4. X. 1919.

Wewnętrzna taryfa towarowa austrjackich kolei państwowych.

Wykaz odległości (Kilometerzeiger.)

Zamieszczone w wykazie odległości (Kilometerzeiger) dla linji austrjackich kolei państwowych grupa C. północno-wschodnia sieć kolejowa, kilometryczne odległości od, względnie do stacji Granica należy skreślić.

Należności taryfowe w komunikacji między stacjami b. zaboru austrjackiego, a stacjami b. zaboru rosyjskiego oblicza się od — względnie do — stacji Szczakowa.

6.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie obliczania przewoźnego za przesyłki, zatrzymane na stacjach pośrednich Małopolski i Śląska w razie zawieszenia cywilnego ruchu towarowego.

Na czas trwania nadzwyczajnych stosunków aż do odwołania zarządzam co następuje:

Polskie Koleje Państwowe.

Okręgi Dyrekcji Krakowskiej, Lwowskiej i Stanisławowskiej.

1. Za przesyłki, zatrzymane wskutek zawieszenia cywilnego ruchu towarowego na stacjach pośrednich, które po podjęciu ruchu odsyła się na podstawie pierwotnego listu przewozowego do stacji przeznaczenia, liczy się przewoźne nie do stacji pośredniej i od niej, lecz tak, jak gdyby przesyłka szła bez przerwy ze stacji nadawczej do stacji przeznaczenia.

2. Za przesyłki, odebrane na stacji pośredniej, a przed upływem dwóch miesięcy po nadejściu możliwości dalszego wyekspedjowania nadane za nowym listem przewozowym do pierwotnej stacji przeznaczenia, liczy się należytość do stacji pośredniej i od niej; w drodze reklamacji oblicza się jednak przewoźne jak pod 1.

3. Za przesyłki, zatrzymane na stacji pośredniej, które przed upływem dwóch miesięcy po nadejściu możliwości odesłania ich z powrotem zwraca się do stacji nadawczej, liczy się przewoźne w następujący sposób:

a) za drogę ze stacji nadawczej do stacji pośredniej według obowiązujących taryf,

b) za drogę powrotną ze stacji pośredniej do pierwotnej stacji nadawczej, jeżeli przesyłkę tę nadano do zwyczajnego przewozu, według specjalnej taryfy 3, o ile należność przewozu za daną przesyłkę nie oblicza się według tańszej taryfy.

Takie przesyłki powrotne mają być nadane pod adresem pierwotnego nadawcy zatrzymanej przesyłki za listem przewozowym, w którym wysyłający ma pisemnie zażądać zastosowania przyznanej ulgi taryfowej.

Przy nadaniu należy równocześnie okazać list przewozowy, za którym przesyłka była wysłaną z pierwotnej stacji nadawczej. Częściowe odsyłanie przesyłki z powrotem jest niedopuszczalne.

Jeżeli nadawca nie przepisał w liście przewozowym zastosowania ulgi taryfowej, przyznanie w ust. 2 i 3, może zażądać zastosowania jej i wyrównania różnicy w drodze reklamacji.

Żądanie takie o zwrot nadwyżki przewoźnego ma wystosować nadawca pierwotnej przesyłki w ciągu roku po zapłaceniu przewoźnego, przedkładając równocześnie list przewozowy, albo dowód zapłacenia należytości (frankatura) do tej Dyrekcji, w której okręgu leży stacja pośrednia, gdzie przesyłkę zatrzymano.

Taryfowej należytości za wykonanie dodatkowego zlecenia nie liczy się.

Dz. Ust. Nr. 82. 15. 10. 1919.

Kierownik Ministerstwa:

J. Eberhardt.

7.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie zmiany postanowień, dotyczących załadowania, wyładowania i przeładowania oraz złożenia z podwody i nałożenia na podwody przesyłek. Z d. 15. X. 1919 r.

Na mocy dekretu z 7 lutego 1919 (Dziennik Praw Nr. 14 poz. 152) i w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządzam co następuje:

Polskie Koleje Państwowe.

Okręgi Dyrekcji Krakowskiej, Lwowskiej i Stanisławowskiej.

A.

Austrjacko-Węgierska i Bośniacko-Hercegowińska kolejowa taryfa towarowa, część I, dział B.

Z dniem 1 listopada 1919 wchodzą w życie następujące zmiany:

Rozdział A—V (str. 12 i 13) należy skreślić i zastąpić następującym nowym:

„V. Załadowanie i wyładowanie."

a) Nadawca ma załadować a odbiorca wyładować:

1. Przesyłki, do których załadowania i wyładowania obowiązani są w myśl postanowień kolejowego regulaminu ruchu.

2. Przesyłki, ważące conajmniej 5000 kg. albo przesyłki, załadowane w wagonie, dostarczonym na żądanie nadawcy wyłącznie dla tych przesyłek.

3. Przesyłki, zawierające przedmioty ponad 7 mtr. długości albo przedmioty, ważące pojedyńczo ponad 500 kg.

4. Napełnione beczki, ładowane leżąco warstwami (siodłane).

5. Przesyłki, które po myśli specjalnych postanowień tej taryfy ma załadować nadawca i wyładować odbiorca, a mianowicie: aparaty lotnicze (rozdział B—XI), towary ładowane zsypem (a la rinfusa) rozdział B—XIV), przesyłki w cysternach (rozdział B—XV) i przesyłki w ogrzewanych wozach towarowych (rozdział B—XVI).

b) Wszystkie pod a) nie wymienione przesyłki ma kolej załadować i wyładować.

c) Jeżeli przesyłka składa się także tylko częściowo z przedmiotów, które nadawca ma załadować i odbiorca wyładować, wówczas ma nadawca całą przesyłkę załadować a odbiorca wyładować.

d) Kolej może sobie zastrzedz według bliższych postanowień taryf towarowych, część II, wykazów stacyjnych i t. d. załadowanie i wyładowanie przesyłek, ważących conajmniej 5000 kg., pobierając za tę czynność ustanowione w rozdziale D—5 należności. Należności tej nie pobiera się, jeżeli kolej dozwala wykonać te czynności nadawcy lub odbiorcy. (Dla zaliczenia postojowego miarodajne są postanowienia, wymienione pod f).

e) Jeżeli kolej podejmuje się na żądanie nadawcy lub odbiorcy załadowania i wyładowania, natenczas pobiera się należności, ustanowione w rozdziale D—5.

Robotników, użytych do tej czynności przez kolej, należy w tym wypadku uważać jako działających z polecenia nadawcy lub odbiorcy, a nie kolei. Odpowiedzialność kolei według § 5 kolejowego regulaminu ruchu nie odnosi się do tych robotników.

Kolej nie uwzględnia żądania załadowania i wyładowania napełnionych beczek, ładowanych leżąco warstwami.

f) O ile załadowanie i wyładowanie jest obowiązkiem kolei, natenczas czynności te może wykonać nadawca wzgl. odbiorca tylko za jej zezwoleniem i bez prawa żądania wynagrodzenia. Jezeli w tym wypadku załadowania i wyładowania nie dokonano w terminie, wolnym od należności za postój wówczas za przekroczenie tego terminu należy pobrać należność postojową, ustanowioną w rozdziale D—11.

W rozdziale C klasyfikacji towarowej (str. 49—136) należy skreślić w rubryce 6 „Besondere Bestimmungen" wszystkie przepisy, dotyczące wyładowania i załadowania, a mianowicie przy pozycjach:

A—8 (Abfälle von Häuten und Leder), A—9 (Abfälle von Horn), A—35 (Arrowroot), A—38 (Asche), A—39 (Asphalt), B—5 (Bast), B—9 (Bauschutt), B—18 (Blei und Bleiwaren) B—20 (Bleiglanz), B—21 (Bleiröhren), B—26 (Borke), D—6 (Dolomit), E—3 (Eis und Schnee), E—7 (Eisen und Stahl gebraucht), E—8 (Eisen und Stahl, alt, abgängig), E—9 (Eisen und Stahlabfälle), E—10 (Eisenbahnfahrzeuge), E—13 (Eisenoxyd), E—17 (Emailmasse und Glasurmasse), E—19 (Erde), E—20 (Erde, künstlich gefärbt), E—21 (Erdfarben), F—1 (Fässer), F—4 (Fassreifen und Tonnenbander), F—12 (Flachs), F—13 (Flaschenhalter), F—19 (Futterlaub), G—5 (Gemüse), G—10 (Glasballons), G—18 (Grenelle), H—1 (Häckerling), H—9 (Heu), H—10 (Hörner), H—11 (Hohlglaswaren) H—21 (Holzkohle), H—22 (Holzkohlenbriketts), J—2 (Jadoo-Kunsterde), K—1 (Kalk), K—7 (Kartoffeln), K—11 (Kastanien), K—17 (Klauen und Hufe), K—19 (Knochen), K—25 (Kokosfasern), K—30 (Kreide), M—2 (Magnesit), M—5 (Maiskolben), M—13 (Melonen), M—17 (Mineralwasser), M—20 (Monazitsand), N—6 (Nüsse), O—1 (Obst und Beeren), O—3 (Oelkuchen), P—2 (Papierabfälle), P—5 (Pech), P—14 (Porzellanwaren), P—15 (Porzellanmasse), Q—1 (Quarz), R—1 (Raffiabast), R—4 (Raukarden) R—7 (Reiswurzel), R—10 (Rohr), R—11 (Rollbahnwagen), S—10 (Schamotte), S—23 (Schwefel), S—27 (Schwimmziegel), S—28 (Seegras), S—2 (Seetang), S—35 (Sodawasser), S—37 S—43 (Steine), S—50 (Südfrüchte), T—3 (Talk), T—11 (Tonwaren), W—3 (Waldstreu), Z—5 (Zichorienwurzeln), Z—6 (Ziegel).

Rozdział D—4.

Należności za złożenie i nałożenie.

Str. 140. Lit. b. Postanowienia pod B. (przesyłki zwyczajne), punkt (1) i (2) należy skreślić zastąpić nowemi postanowieniami:

«Nadawca ma złożyć, odbiorca nałożyć, jeżeli załadowanie wzgl. wyładowanie jest obowiązkiem nadawcy względnie odbiorcy.

Przesyłki innego rodzaju ma kolej złożyć i nałożyć.»

W pierwszym wierszu lit. c. należy skreślić klamrę i słowa «Siehe Ziffer (2).»

Tekst lit. e. 1) otrzymuje następujące nowe brzmienie:

«Należność za złozenie i nałożenie wynosi za każdą z tych czynności z osobna:

1. Przy przesyłkach, zawierających przedmioty ponad 7 mtr. długości albo przedmioty, ważące pojedyńczo więcej jak 500 kg. za każde 100 kg. całej przesyłki.»

Rozdział D—5.

Należność za załadowanie, wyładowanie i przeładowanie.

Str. 141. Poniżej nagłówka należy zamiast (§§ 59 i 76 kol. reg. r. wraz z post. dod.) umieścić «(§§ 59, 76 i 80 kol. reg. r. wraz z dod. postanowieniami).»

Tekst lit. a. do słowa «erhoben» należy skreślić i zastąpić słowami:

«Należność za załadowanie i przeładowanie (przeładowanie przesyłek bezpośrednio z podwód do wagonów kolejowych lub odwrotnie) wynosi:»

Tekst do cyfr (1) i (2) należy skreślić. Cyfrę (3) należy zmienić na cyfrę (1). Brzmienie jej tekstu ma być następujące: «Za załadowanie, wyładowanie albo przeładowanie przesyłek, zawierających przedmioty ponad 7 mtr. długości albo przedmioty, ważące pojedyńczo, wiecej jak 500 kg., pobiera się za każde 100 kg. całej przesyłki.

Cyfrę (4) należy oznaczyć cyfrą (2).

Jako cyfrę (3) należy umieścić: «Kolej nie uwzględnia żądania przeładowania napełnionych beczek, ładowanych leżąco warstwami (siodłanych).»

B.

Miejscowa taryfa towarowa austrjackich kolei państwowych (linje normalnotorowe) część II, zeszyt 1, z 1 marca 1919.

Z dniem 1 listopada 1919 r. należy w powyższej taryfie przeprowadzić następujące zmiany:

«W rozdziale A—V załadowanie i wyładowanie» (str. 22) należy tekst cyfr 1, 2, 3 i 4 w całości skreślić.

Na ich miejsce należy wpisać następujące nowe postanowienia:

«Kolej ma prawo załadować z magazynów kolejowych, względnie wyładować takie przesyłki, które na żądanie odbiorcy pozwala złożyć w magazynie kolejowym. Przepisy co do załadowania i wyładowania przesyłek, które się nadaje większą ilością listów przewozowych i przewozi się je w jednym wagonie, zawarte są w rozdziale A—III—2. Wykaz stacyjny c. k. austrjackich kolei państwowych podaje, na których stacjach kolej zastrzega sobie na stałe prawo załadowania i wyładowania przesyłek o wadze conajmniej 5000 kg. i to albo wszystkich wogóle lub też tylko poszczególnych artykułów; ponadto kolej może sobie z ważnych względów ruchowych zastrzedz prawo załadowania i wyładowania przesyłek o wadze conajmniej 5000 kg. na pewien tylko czas. Takie zarządzenie podaje się do publicznej wiadomości w drodze obwieszczenia».

Na str. 24. Do rozdziału D. poz. 4. (Należność za złożenie i nałożenie) należy skreślić drugi ustęp, zaczynający się od słów: «Güter der Post G—6 i t. d.

W rozdziale VII na str. 106 (Allgemeine Bestimmungen) należy skreślić ustęp drugi cyfry 4, zaczynający się od słów: «Falls sich i t. d.»

C.

Miejscowa taryfa towarowa austrjackich kolei państwowych, część II, zeszyt 2, z 1 stycznia 1918 r.

Z dniem 1 listopada 1919 r. należy przeprowadzić następujące zmiany:

«W rozdziale A—V. «Załadowanie i wyładowanie» (str. 17) należy skreślić tekst cyfr 1, 2 i 3 i zastąpić je następującemi nowemi postanowieniami:

«Kolej ma prawo załadować z magazynów kolejowych wzgl. wyładować takie przesyłki, które na żądanie odbiorcy pozwala złożyć w magazynie kolejowym. Wykaz stacyjny c. k. austr. kolei państwowych podaje, na których stacjach kolej zastrzega sobie na stałe prawo załadowania i wyładowania przesyłek o wadze conajmniej 5000 kg. i to albo wszystkich wogóle lub też tylko poszczególnych artykułów; ponadto kolej może sobie z ważnych względów ruchowych zastrzedz prawo załadowania i wyładowania przesyłek o wadze conajmniej 5000 kg. na pewien tylko czas. Takie zarządzenie podaje się do publicznej wiadomości w drodze obwieszczenia.»

Na tej samej stronie należy w ustępie «do 4 należność za złożenie i naładowanie» skreślić ostatni ustęp zaczynający się od słów: «Güter der Pos. G--6 i t. d.

«W rozdziale II. Taryfy wyjątkowe. Ogólne postanowienie» (str. 25) należy skreślić drugi ustęp cyfry 3 (Falls sich i t. d.)

Tak samo należy skreślić: na str. 92 i 254 «w rozdziałach II. Taryfy wyjątkowe. Ogólne postanowienia» drugi ustęp cyfry 3 (Falls sich i t. d.), jak niemniej «w rozdziałach A. Ogólne postanowienia. II Taryfy wyjątkowe» na stronach 280 i 462 cyfrę 3 (Falls sich i t. d.; ustępy 4, 5, 6 itd., należy oznaczyć cyframi 3, 4, 5 i t. d.

D.

Miejscowa taryfa towarowa c. k. austrjackich kolei państwowych, część II. (linje wązkotorowe).

Z dniem 1 listopada 1919 należy przeprowadzić następujące zmiany:

«W rozdziale V. Załadowanie i wyładowanie» (Verladen und Ausladen) (str. 20) należy po pierwszym ustępie lit. a wstawić nowe zdanie:

«Kolej nie uwzględnia żądania załadowania i wyładowania napełnionych beczek, ładowanych leżąco warstwami (siodłanych).»

«W rozdziale IV. Należność za złożenie i nałożenie» (Ablege- und Auflegegebühr) (str. 44 1). Lit. c otrzymuje następujące nowe brzmienie:

«Należność za złożenie i nałożenie wynosi za każdą z tych czynności po 20 halerzy za każde 100 kg.»

Pod nagłówkiem «Rozdział V. Należności za załadowanie, wyładowanie i przeładowanie». (Verlade-, Auslade- und Umladegebühr) (str. 45) należy zamiast «(§§ 59 i 76 kol. reg. ruchu wraz z postanowieniami dodatkowemi)» wstawić «(§§ 59, 76 i 80 kol. reg. ruchu wraz z postanowieniami dodatkowemi).»

Pierwsze pięć wierszy ustępu lit. a. tego rozdziału należy skreślić i zastąpić w następujący sposób: «Należność za załadowanie, wyładowanie i przeładowanie (za przeładowanie przesyłek bezpośrednio z podwody do wagonu kolejowego albo odwrotnie) wynosi:»

Tekst cyfr (1) i (2) należy skreślić.

Cyfrę (3) należy oznaczyć cyfrą (1). Tekst otrzymuje następujące brzmienie: za załadowanie, wyładowanie albo przeładowanie przesyłek, zawierających przedmioty ponad 7 mtr. długości, albo przedmioty, ważące pojedyńczo ponad 500 kg., należy pobrać po 60 hal. za każde 100 kg. całej przesyłki »

Cyfrę (4) należy należy oznaczyć cyfrą (2). Tekst jej jest następujący: »za każde 100 kg, wszystkich innych przesyłek po 20 hal »

Jako nowy ustęp pod cyfrą (3) należy wstawić: «Kolej nie uwzględnia żądania przeładowania (Ueberladen) napełnionych beczek, ładowanych leżąco warstwami (siodłanych).»

8.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych o bezpośredniej komunikacji towarowej między stacjami kolei polskich i czesko-słowackich z d. 15. X. 1919.

Na zasadzie dekretu Naczelnika Państwa z dnia 7 lutego r. b. (Dziennik Praw poz. 152) i w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządzam co następuje:

§ 1.

Między stacjami kolei polskich i stacjami kolei czesko-słowackich zaprowadza się niniejszem bezpośrednią komunikację towarową na następujących warunkach:

I.

Przesyłki mogą być nadane na wszystkich stacjach polskich kolei państwowych i prywatnych — z wyjątkiem kolei wojskowych oraz kolei wąskotorowych — do wszystkich stacji czesko-słowackich kolei państwowych i prywatnych lub naodwrót. Od i do stacji okręgów Poznańskiego, Radomskiego i Warszawskiego jednak nie jest dopuszczane skierowanie przesyłek przez punkt graniczny Suchąhorę.

II.

Obowiązywać będą przepisy międzynarodowej (Berneńskiej) umowy o kolejowej komunikacji towarowej z dnia 14 października 1890 r. wraz z wszystkiemi dodatkami oraz wspólne postanowienia dodatkowe do tej umowy (conditions complementaires uniformes), jednak z następującemi wyjątkami:

1) Do artykułu 6.

a) Do każdej przesyłki ma być dodany międzynarodowy list przewozowy: na polskich stacjach nadawczych z drukowanym tekstem polsko-francuskim, na czesko-słowackich zaś stacjach nadawczych z drukowanym tekstem czesko-francuskim.

Aż do odwołania można jednak używać także międzynarodowych listów przewozowych wydanych w innym języku, jako też listów przewozowych wewnętrznych ważnych w państwie stacji nadawczej, w ostatnim

jednak wypadku należy takie listy wewnętrzne w nagłówku zaopatrzyć w słowa «lettre de voiture internationale». W każdym razie winien nadawca przekreślić w liście przewozowym uwagę powołującą się na międzynarodową konwencję, względnie na regulamin ruchu i t. p. i w jej miejsce wstawić: «Do kontraktu o przewóz stosują się postanowienia dotyczące komunikacji towarowej między Polską i Czecho-Słowacją».

b) Listy przewozowe przesyłek, nadanych na stacjach polskich, winne być przez nadawcę wypełniane w języku polskim, w odwrotnym zaś kierunku będą przyjmowane listy przewozowe wypełniane w języku czeskim.

c) Nadawca ma bezwarunkowo podać w liście przewozowym tę stację graniczną, przez którą przesyłka ma przejść (ob. 1).

2) Do artykułu 7.

Kolej nie odpowiada za szkody powstałe wskutek niewłaściwego oznaczenia na liście przewozowym nazwy stacji odbiorczej, albo nieuwzględnienia zakresu jej uprawnień handlowych.

3) Do artykułu 10.

Nadawca przesyłek na których wywóz lub przywóz wymagane jest zezwolenie władz odnośnego państwa, obowiązany jest dołączyć takowe do listu przewozowego. Kolej nie jest jednak obowiązana badać właściwości tych dokumentów. W razie ich braku odmówi się przyjęcia przesyłki. Jeżeli brak takiego papieru albo jego nieformalność zauważy się dopiero na stacji pośredniej lub granicznej, wstrzyma się dalszy przewóz przesyłki i postawi się ją do dyspozycji nadawcy. Nadawca odpowiada wobec kolei za wszystkie skutki braku albo niewłaściwości zezwolenia na wywóz względnie przywóz, przeto ponosi także wszelkie koszta (np. składowe i postojowe) narosłe z powodu wspomnianego przetrzymania przesyłki.

4) Do artykułu 12.

Należytości przewozowe za przewóz od stacji nadawczej do granicznej stacji polsko-czesko-słowackiej winien opłacić nadawca z góry, od tejże stacji zaś do stacji odbiorczej — odbiorca. Należytości, narosłe na stacjach pośrednich i granicznych przed przejściem przesyłki na koleje czesko-słowackie względnie polskie, zapłacić ma dodatkowo nadawca na żądanie stacji nadawczej za odpowiedniem pokwitowaniem. Dla zabezpieczenia tych należytości może stacja nadawcza pobrać od nadawcy odpowiednią kaucję.

5) Do artykułu 13.

Zaliczki (w gotówce) oraz zaliczenia (powziątki) są niedopuszczalne.

6) Do artykułu 14.

Postanowienia tego artykułu tymczasowo nie obowięzują.

7). Do artykułu 15.

Dodatkowe zlecenia nadawcy są niedopuszczalne z wyjątkiem zlecenia, na podstawie którego zmienia się osoba odbiorcy na tej samej stacji odbiorczej.

8) Do artykułów 12, 26 i 27.

Do sądowego lub pozasądowego zgłoszenia roszczeń do kolei z tytułu kontraktu o przewóz uprawniony jest, dopóki listu przewozowego nie wykupiono, li tylko nadawca i to tylko do kolei nadawczej, po wykupieniu zaś listu przewozowego tylko odbiorca i to tylko do kolei odbiorczej. Reklamacje o zwrot nadpłat może wnosić tylko ten, kto nadwyżkę zapłacił i to tylko do kolei, która nadwyżkę pobrała.

Odstępowanie praw, wynikających z kontraktu o przewóz, jest niedopuszczalne.

9) Do artykułu 33.

Jeżeli przesyłka pośpieszna nie nadejdzie do stacji odbiorczej najpóźniej 45-go a zwyczajna najpóźniej 90-go dnia, licząc od dnia nadania, może ją uprawniony do odszkodowania bez dalszego dowodu uważać za zagubioną.

10) Do artykułów 30, 34 i 37.

Odpowiedzialność kolei ogranicza się na razie co do przesyłek nadanych do końca stycznia 1920 r. w ten sposób, że przy zgłoszeniu roszczenia w Czecho-Słowacji odszkodowanie nie może przekraczać kwoty 1.50 kor. czesko-słowackich za 1 kilogram, przy zgłoszeniu zaś roszczenia w Polsce kwoty 1.50 marek polskich za 1 kilogram.

11) Do artykułu 38.

Deklaracja interesu połączonego z dostawą jest niedopuszczalna.

III.

Dla spraw nieobjętych przepisami wymienionemi pod II miarodajne są na kolejach czesko-słowackich przepisy przewozowe przewidziane dla czesko-słowackiej komunikacji wewnętrznej, na kolejach zaś polskich przepisy przewozowe obowiązujące w wewnętrznej komunikacji okręgu polskiej stacji nadawczej względnie odbiorczej.

Wyjątek stanowią należytości uboczne narosłe na polskich stacjach pośrednich lub granicznych; należytości te będą pobrane na podstawie przepisów przewozowych, obowiązujących w wewnętrznej komunikacji okręgu danej stacji pośredniej względnie granicznej.

IV.

Jakie mają być stosowane przepisy taryfowe, sposób obliczenia przewoźnego i t. d., będzie ogłoszone w osobnem rozporządzeniu.

§ 2.

Postanowienia rozporządzenia Ministerstwa Kolei Żelaznych z dnia 17 lipca 1919 r. (Dz. Praw Nr. 59 poz. 360) i z dnia 31 lipca 1919 r. (Dz. Praw Nr. 68 poz. 415), odnoszące się do bezpośredniej komunikacji towarowej z Czecho-Słowacją, znosi się.

§ 3.

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 listopada 1919 r.

Warszawa, dnia 15 października 1919 r.

Kierownik Ministerstwa:

J. Eberhardt.

9.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych o bezpośredniej komunikacji towarowej między stacjami kolei polskich i austrjackich z d. 15. X. 1919.

Na zasadzie dekretu Naczelnika Państwa z dnia 7-go lutego r. b. (Dziennik Praw poz. 152) i w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządzam co następuje:

§ 1.

Między stacjami kolei polskich i stacjami kolei austrjackich zaprowadza się niniejszem bezpośrednią komunikację towarową przez terytorjum państwa Czesko-Słowackiego na następujących warunkach:

I.

Przesyłki mogą być nadane na wszystkich stacjach polskich kolei państwowych i prywatnych — z wyjątkiem kolei wojskowych oraz kolei wązkotorowych — do wszystkich stacji austrjackich kolei państwowych i prywatnych lub naodwrót. Od i do stacji okręgów: Poznańskiego, Radomskiego i Warszawskiego jednak nie jest dopuszczane skierowanie przesyłek przez punkt graniczny Suchąhorę.

II.

Obowiązywać będą przepisy międzynarodowej (Berneńskiej) umowy o kolejowej komunikacji towarowej z dnia 14 października 1890 roku wraz z wszystkiemi dodatkami oraz wspólne postanowienia dodatkowe do tej umowy (conditions complementaires uniformes) jednak z następującemi wydatkami:

1) Do artykułu 6.

a) Do każdej przesyłki ma być dodany międzynarodowy list przewozowy: na polskich stacjach nadawczych z drukowanym tekstem polsko-francuskim, na austrjackich zaś stacjach nadawczych z drukowanym tekstem niemiecko-francuskim.

Aż do odwołania można jednak używać także międzynarodowych listów przewozowych wydanych w innym języku jako też listów przewozowych wewnętrznych ważnych w państwie stacji nadawczej; w ostatnim jednak wypadku należy takie listy wewnętrzne w nagłówku zaopatrzyć w słowa: „lettre de voiture internationale“. W każdym razie winien nadawca przekreślić w liście przewozowym uwagę powołującą się na międzynarodową konwencję względnie na regulamin ruchu i t. p. w jej miejsce wstawić: „Do kontraktu o przewóz stosują się postanowienia dotyczące komunikacji towarowej między Polską i Austrją“.

b) Listy przewozowe przesyłek nadanych na stacjach polskich winny być przez nadawcę wypełnione w języku polskim, w odwrotnym zaś kierunku będą przyjmowane listy przewozowe wypełniane w języku niemieckim.

c) Nadawca ma bezwarunkowo podać w liście przewozowym te stacje graniczne, przez które przesyłka ma przejść (ob. I.).

2) Do artykułu 7.

Kolej nie odpowiada za szkody powstałe wskutek niewłaściwego oznaczenia na liście przewozowym nazwy stacji odbiorczej albo nieuwzględnienia zakresu jej uprawnień handlowych.

3) Do artykułu 10.

Nadawca przesyłek, na których wywóz, przywóz lub przewóz tranzytowy wymagane jest zezwolenie władz odnośnego państwa, obowiązany jest dołączyć takowe do listu przewozowego. Kolej nie jest jednak obowiązana badać właściwość tych dokumentów. W razie ich braku odmówi się przyjęcia przesyłki. Jeżeli brak takiego papieru albo jego nieformalność zauważy się dopiero na stacji pośredniej lub granicznej, wstrzyma się dalszy przewóz przesyłki i postawi się ją do dyspozycji nadawcy. Nadawca odpowiada wobec kolei za wszystkie skutki braku albo niewłaściwości zezwolenia na wywóz, przywóz względnie przewóz tranzytowy, przeto ponosi także wszelkie koszta (np. składowe i postojowe) narosłe z powodu wspomnianego przetrzymania przesyłki.

4) Do artykłu 12.

Należytości przewozowe za przewóz od stacji nadawczej do granicznej stacji polsko-czesko-słowackiej winien opłacić nadawca z góry, od tejże stacji zaś do stacji odbiorczej — odbiorca.

Należytości narosłe na stacjach pośrednich i granicznych przed przejściem przesyłki na koleje czesko-słowackie względnie polskie zapłacić ma dodatkowo nadawca na żądanie stacji nadawczej za odpowiedniem pokwitowaniem. Dla zabezpieczenia tych należytości może stacja nadawcza pobrać od nadawcy odpowiednią kaucję.

5) Do artykułu 13.

Zaliczki (w gotówce) oraz zaliczenia powziątki są niedopuszczalne.

6) Do artykułu 14.

Postanowienia tego artykułu tymczasowo nie obowiązują.

7) Do artykułu 15.

Dodatkowe zlecenie nadawcy są niedopuszczalne z wyjątkiem zlecenia, na podstawie którego zmienia się osoba odbiorcy na tej samej stacji odbiorczej.

8) Do artykułu 12, 26 i 27.

Do sądowego lub pozasądowego zgłoszenia roszczeń do kolei z tytułu kontraktu o przewóz uprawniony jest, dopóki listu przewozowego nie wykupiono, li tylko nadawca i to tylko do kolei nadawczej, po wykupieniu zaś listu przewozowego tylko odbiorca i to tylko do kolei odbiorczej. Reklamacje o zwrot nadpłat może wnosić tylko ten, kto nadwyżkę zapłacił, i to tylko do kolei, która nadwyżkę pobrała.

Odstępowanie praw, wynikających z kontraktu o przewóz jest niedopuszczalne.

9) Do artykułu 33.

Jeżeli przesyłka pośpieszna nie nadejdzie do stacji odbiorczej najpóźniej 45-go a zwyczajna najpózniej 90-go dnia, licząc od dnia nadania, może ją uprawniony do odszkodowania bez dalszego dowodu uważać za zagubioną.

10) Do artykułu 30, 34 i 37.

Odpowiedzialność kolei ogranicza się na razie co do przesyłek nadanych do końca stycznia 1920 roku w ten sposób, że przy zgłoszeniu roszczenia w Austrji odszkodowanie nie może przekraczać kwoty 3 koron niem. austr. za 1 kilogram, przy zgłoszeniu zaś roszczenia w Polsce kwoty 1,50 marek polskich za 1 kilogram.

11) Do artykułu 38.

Deklaracja interesu połączonego z dostawą jest niedopuszczalna.

III.

Dla spraw nieobjętych przepisami wymienionymi pod II miarodajne są na kolejach austrjackich względnie czesko-słowackich przepisy przewozowe, przewidziane dla austrjackiej wzgl. czesko-słowackiej komunikacji wewnętrznej, na kolejach zaś polskich przepisy przewozowe obowiązujące w wewnętrznej komunikacji okręgu polskiej stacji nadawczej względnie odbiorczej.

Wyjątek stanowią należytości uboczne narosłe na polskich stacjach pośrednich lub granicznych; należytości te będą pobrane na podstawie przepisów przewozowych obowiązujących w wewnętrznej komunikacji okręgu danej stacji pośredniej wzgl. granicznej.

IV.

Jakie mają być stosowane przepisy taryfowe, sposób obliczenia przewoźnego i t. d., będzie ogłoszone w osobnem rozporządzeniu.

§ 2.

Postanowienia rozporządzenia Ministerstwa Kolei Żelaznych z dnia 17 lipca 1919 r. (Dz. Praw Nr. 59 poz. 360) i z dn. 31 lipca 1919 r. (Dz. Praw Nr. 68 poz. 415), odnoszące się do bezpośredniej komunikacji towarowej z Austrją, znosi się.

§ 3.

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 listopada 1919 r.

Warszawa, dnia 15 października 1919 r.

Kierownik Ministerstwa:
J. Eberhardt.

10.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie przepisów taryfowych w komunikacji między stacjami polskich kolei państwowych a stacjami zagranicznemi, położonemi poza punktami przejściowemi polsko-czesko-słowackiemi.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 (Dziennik Praw Nr. 14 poz. 152) i w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządzam co następuje:

Polskie Koleje Państwowe.

Okręgi Dyrekcji Warszawskiej, Radomskiej, Poznańskiej, Krakowskiej, Lwowskiej i Stanisławowskiej.

A.

Z dniem 1 listopada 1919 roku obowiązują przy przewozie przesyłek, przechodzących przez graniczne punkty przejściowe: Bogumin, Karwinę, Cieszyn, granicę pod Beskidem, granicę pod Leluchowem, granicę pod Łupkowem, granicę pod Siankami i Zwardoń na całej przestrzeni od polskiej stacji nadawczej do granicznego punktu przejściowego wyłącznie przepisy taryfowe, stosowane w okręgu stacji nadawczej w dniu nadania przesyłki, w odwrotnym zaś kierunku na całej przestrzeni od granicznego punktu przejściowego do polskiej stacji odbiorczej wyłącznie przepisy taryfowe, stosowane w okręgu stacji odbiorczej w dniu przejścia przesyłki na polskie koleje państwowe. Stosowanie innych przepisów taryfowych przy przewozie takich przesyłek jest zatem wykluczone i reklamacje takie nie będą uwzględnione.

Postanowienie niniejsze obejmuje zarówno ogólne przepisy taryfowe jak i sposób obliczenia przewoźnego i należności ubocznych, klasyfikację towarów, wysokość stawek i t d.

Należności natomiast narosłe na stacjach pośrednich lub granicznych zalicza się według przepisów taryfy obowiązującej w okręgu danej stacji, pośredniej wzgl granicznej.

B.

Odległości kilometryczne od polskiej stacji nadawczej do granicznego punktu przejściowego wzgl. od tegoż punktu do polskiej stacji odbiorczej oblicza się przez dodanie odległości kilometrycznej od stacji nadawczej wzgl. odbiorczej do jednej z niżej wymienionych stacji przejściowych pomiędzy b. zaborami i odległości kilometrycznej od tejże stacji do granicznego punktu przejściowego, poczem następuje obliczenie przewoźnego za całą odległość uzyskaną w ten sposób.

Nadawca może w liście przewozowym oznaczyć stację, przez którą przesyłka ma przejść z jednego b. zaboru do drugiego. W takim wypadku oblicza się przewoźne wedle drogi wskazanej przez nadawcę. W innych wypadkach przysługuje kolei prawo wyboru drogi i obliczenia przewoźnego według obranej drogi.

Wykaz odległości

wyrażony w kilometrach pomiędzy stacjami przejściowemi Poznańskiego i Kongresówki z jednej, a granicznemi punktami przejściowemi z drugiej strony.

	Bogumin	Cieszyn	Granica pod Beskidem	Granica pod Leluchowem	Granica pod Łupkowem	Granica pod Siankami	Karwina	Zwardoń
Bełzec	455	456	251	382	295	276	453	468
Nadbrzezie	328	329	387	273	316	340	326	341
Rozwadów	345	346	345	290	274	298	343	358
Skalmierzyce	475	477	757	543	686	710	473	496
Szczakowa	114	116	520	290	365	473	112	135

C.

Z jakiemi państwami będzie dopuszczoną bezpośrednia komunikacja towarowa i jakie w tej komunikacji będą obowiązywały. przepisy przewozowe, ogłosi się osobnem rozporządzeniem.

Warszawa, dnia 15 października 1919 r.

Kierownik Ministerstwa:
J. Eberhardt.

11.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie zniesienia należności za przewóz towarów od granicy pod Leluchowem do Orłowa lub naodwrót.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. (Dziennik Praw Nr. 14 poz. 152) i po porozumieniu z Ministerstwem Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządzam co następuje:

Miejscowa taryfa towarowa b. austrjackich kolei państwowych, część II, zeszyt 1, z dnia 1 marca 1919 r.

Z dniem 1 listopada 1919 r. znosi się w zupełności postanowienia rozdziału IV A, ustępu 2, a) 2) tej taryfy, dotyczące należności za przewóz

towarów od granicy pod Leluchowem do Orłowa loco i tranzito lub na odwrot.

Wobec tego należy ze spisu linji kolejowych w punkcie 4—III wstępu do wspomnianej taryfy skreślić linję „Granica pod Leluchowem — Orłów".

Warszawa, dnia 15 października 1919 r.

Kierownik Ministerstwa:
J. Eberhardt.

12.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie zniesienia należności za przewóz towarów od granicy pod Suchąhorą do Suchejhory lub naodwrót.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. (Dziennik Praw Nr. 14) poz. 152) i w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu oraz Przemysłu i Handlu, zarządzam co następuje:

Miejscowa taryfa towarowa b. austrjackich kolei państwowych, część II, zeszyt 2, z dnia 1 stycznia 1918 r.

Z dniem 1 listopada 1919 r. znosi się w rozdziale II «Koleje grupy A», ustęb B, 2, powyższej taryfy postanowienia, tyczące się pobierania należności za przewóz towarów od granicy pod Suchąhorą do Suchejhory loco i tranzito lub na odwrót.

Warszawa, dnia 17 października 1919 r.

Kierownik Ministerstwa:
J. Eberhardt.

13.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych o wprowadzeniu z dniem 1 listopada 1919 r. „Tymczasowej Taryfy Towarowej na przewóz towarów, zwierząt żywych i zwłok kolejami państwowemi Okręgów Warszawskiego i Radomskiego."

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. (Dziennik Praw Nr. 14 poz. 152) i w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządzam co następuje:

Od 1 listopada 1919 r. aż do odwołania obowiązywać ma wydana przez Ministerstwo Kolei Żelaznych «Tymczasowa Taryfa Towarowa na przewóz towarów, zwierząt żywych i zwłok kolejami państwowemi Okręgów Warszawskiego i Radomskiego.»

Od terminu powyżej wskazanego przestają obowięzywać taryfy b. władz okupacyjnych oraz wydania polskie tych taryf, a mianowicie: «Taryfa tymczasowa na przewóz towarów i zwierząt na linjach kolei państwowych Okręgu Warszawskiego» i «Taryfa tymczasowa na przewóz towarów, zwierząt żywych i zwłok w obrębie «Dyrekcji Radomskiej» (Dziennik praw Nr. 30, poz. 254 i Nr. 56, poz. 343 z roku 1919) wraz ze wszystkiemi zmianami i uzupełnieniami, jakie zastąpiły do 31 października 1919 r. włącznie.

Warszawa, dnia 29 października 1919 r.

Kierownik Ministerstwa:
J. Eberhardt.

14.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie skrócenia terminu do załadowania i wyładowania przesyłek, oraz podwyższenia postojowego, jak również w sprawie czasowej zmiany niektórych przepisów regulaminu ruchu na szlakach polskich kolei państwowych w Małopolsce i Śląsku.

Na mocy § 2 ust. (4), § 63 ust. (12) i § 80 ust. (8) regulaminu ruchu, wydanego rozporządzeniem b. austrjackiego Ministerstwa Kolei Żelaznych z dnia 11 listopada 1909 r. (Dziennik Ustaw Państwa Austrjackiego Nr. 172) zarządzam na czas nadzwyczajnych stosunków, panujących obecnie na polskich kolejach państwowych, co następuje:

Polskie Koleje Państwowe.
Okręgi Dyrekcji Krakowskiej, Lwowskiej i Stanisławowskiej.

I

Z powodu braku wagonów skraca się na wszystkich szlakach Okręgów Dyrekcji Krakowskiej, Lwowskiej i Stanisławowskiej termin do załadowania i wyładowania przesyłek, załadowywanych i wyładowywanych obowiązkowo przez nadawców i odbiorców, do 4 godzin dziennych. Godziny dzienne liczy się od 8 do 18 godziny (8 rano do 6 wieczór), nie wykluczając przerwy południowej.

Równocześnie podwyższa się taryfowe postojowe (zobacz rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych, ogłoszone w Monitorze Polskim Nr. 192 z 27 września r. b. w sprawie podwyższenia taryf w Małopolsce i na Śląsku) za przetrzymanie wagonów ponad powyżej oznaczone 4 godziny w ten sposób, że:

za każdą rozpoczętą godzinę pierwszych 24 godzin przetrzymania pobiera się po 6 koron;

za każdą rozpoczętą godzinę drugich 24 godzin przetrzymania pobiera się po 10 koron;

za każdą rozpoczętą godzinę dalszych 24 godzin przetrzymania po 20 koron.

Rozporządzenie to dotyczy także i bocznic, tak co do skrócenia terminu wyładowania i naładowania, jak co do wysokości postojowego.

Wszelkie poprzednie rozporządzenia, wydane w tym przedmiocie, znosi się.

II.

a) Kolej ma prawo — pomimo przepisu § 80 ust. (6) regulaminu ruchu — przesyłki, które wyładować ma obowiązek odbiorca, wyładować sama przed terminem, wyznaczonym dla tej czynności. W takim wypadku nie może jednak kolej pobierać kosztów wyładowania.

b) Przepis § 80 ust. (1) regulaminu ruchu, według którego termin do odebrania przesyłek, wyładowywanych obowiązkowo przez kolej, musi wynosić przynajmniej 24 godzin, znosi się. Termin ten, o ile nie jest on krótszy według przepisów austrjacko-węgierskiej i bośniacko-hercegowińskiej taryfy towarowej, część I, dział B, rozdział D - 10, oznacza się na 12-cie godzin. Termin ten może być w razie potrzeby przez Dyrekcje kolejowe jeszcze skrócony.

c) Przepisy § 81 ust. (1), dotyczące terminu wykupna liśtu przewozowego, oraz odnośne wykonawcze postanowienia taryfowe, oparte na tych przepisach, znosi się. Odbiorca jest obowiązany wykupić list przewozowy w terminie, ustanowionym do odebrania przesyłek.

d) W razie braku odpowiednich składów na stacji odbiorczej, albo gdyby składy te nie wystarczały lub okazały się potrzebnemi na inne cele, kolej ma prawo na koszt i odpowiedzialność uprawnionego do rozporządzania przesyłką nie odebrane towary oddać do przechowania osobie trzeciej, albo je złożyć na wolnych miejscach niekrytych, albo wreszcie po 48 godzinach, licząc od chwili dokonanego zawiadomienia odbiorcy o nadejściu przesyłki, sprzedać je w przepisany sposób bez zawiadomienia o tem nadawcy i odbiorcy.

e) W razie przeszkody w wydaniu przesyłki kolej ma obowiązek tylko wtedy po myśli § 81 regulaminu ruchu zawiadomić nadawcę o przyczynie przeszkody i żądać od niego dyspozycji, jeżeli przesyłka może być bezpiecznie przechowaną na stacji odbiorczej. W każdym innym wypadku ma kolej prawo niepodjętą przesyłkę sprzedać urzędownie bez poprzedniego zawiadomienia nadawcy i odbiorcy.

Rozporządzenie niniejsze obowiązuje od dnia 18 listopada 1919.

Warszawa, dnia 10 listopada 1919 roku

Kierownik Ministerstwa:
J. Eberhardt.

15.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie taryfy ulgowej dla drzewa budulcowego na szlakach polskich kolei państwowych w Małopolsce i Śląsku.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 roku (Dziennik Praw Nr. 14 poz. 152) i w porozumieniu się z Ministerstwem Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządzam co następuje:

Polskie Koleje Państwowe.
Okręgi Dyrekcji Krakowskiej, Lwowskiej i Stanisławowskiej.

Z dniem 18 listopada r. b. należności przewozowe za wagonowe przesyłki drzewa budulcowego z pozycji H-13 a i H-13 c (okrąglaki ponad 2.5 metra długości i materjały tarte) towarowej klasyfikacji austrjacko-węgierskiej i bośniacko-hercegowińskiej taryfy towarowej, część I, dział B, nadawane w ilościach conajmniej 10,000 kg. za jednym listem przewozowym pomiędzy stacjami polskich kolei państwowych w obrębie wymienionych w nagłówku Dyrekcji Kolejowych, za świadectwami jednego z następujących urzędów:

a) powiatowych komisji dla rozdziału drzewa z ramienia Ministerstwa Robót Publicznych,
b) krajowego urzędu odbudowy kraju we Lwowie lub Krakowie lub wreszcie
c) Ministerstwa Robót Publicznych,

oblicza się według stawek klasy C wewnętrznej taryfy towarowej austrjackich kolei państwowych, część II, zeszyt I, z dnia 1 marca 1919 roku.

Ulgowa taryfa ta ważna jest aż do odwołania, najdłużej jednak aż do zniesienia wspomnianej powyżej wewnętrznej taryfy towarowej austrjackich kolei państwowych, część II, zeszyt I.

Stawki klasy C za przesyłki powyższe obliczają stacje wprost, o ile nadawca przedstawi wraz z listem przewozowym wskazane wyżej świadectwo, które stacja zatrzymuje i przesyła do Wydziału Dochodów. O ile zaś świadectwo to wyrażone jest w formie zaświadczenia na samym liście przewozowym, a odbiorca nie może pozostawić stacji tego listu celem przedstawienia go Wydziałowi Dochodów, należności przewozowe oblicza się według normalnej klasy B. Zastosowania taryfy ulgowej może w tym wypadku żądać uprawniony do reklamacji tylko w drodze zwrotu przez dotyczący Wydział Dochodów, załączając przepisane dokumenty przewozowe

Warszawa, 10 listopada 1919 roku.

Kierownik Ministerstwa:

J. Eberhardt.

16.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie zmiany p. 3 § 9, §§ 17 i 18 część I Tymczasowej Taryfy Towarowej, obowiązującej w okręgach Warszawskim i Radomskim od dnia 1 listopada 1919 roku.

Na zasadzie dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. (Dziennik Praw Nr 14 poz. 152) i w porozumieniu z Ministerstwami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu postanawiam na czas nadzwyczajnych warunków, panujących obecnie na kolejach polskich, co następuje:

§ 9 punkt 3. Skróca się termin załadowania i wyładowania przesyłek wagonowych do 4-ch godzin, a przy podwójnej manipulacji (wyładowania i załadowania) — do 6 godzin.

Kolej ma jednak prawo i przed upływem terminu przeznaczonego na wyładowanie przesyłkę wyładować swojemi środkami.

§ 17. Skróca się termin odbioru drobnych przesyłek do 12 godzin.

§ 18. Przesyłki nieodebrane w terminie 48 godzin od chwili zawiadomienia odbiorcy o przybyciu (§ 16) kolej ma prawo sprzedać z licytacji bez zawiadomienia nadawcy i odbiorcy.

Rozporządzenie niniejsze obowiązuje od dnia 18 listopada 1919 r.

Warszawa, dnia 10 listopada 1919 roku.

Kierownik Ministerstwa:

J. Eberhardt.

17.

OBWIESZCZENIE.

Na mocy ustawy z dnia 28 października 1919 r. w sprawie uzupełnienia ustawy o rzeczowych świadczeniach wojennych z dnia 11 kwietnia 1919 roku oraz celem uregulowania obrotu sianem i zaopatrzenia armji w siano podaję do ogólnej wiadomości w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych i Ministrem Kolei Państwowych co następuje:

1) Przewóz siana kolejami żelaznemi i kolejkami wązkotorowemi dokonywać się może wyłącznie za listami frachtowemi, wydanemi lub poświadczonemi przez Główny Urząd Zaopatrywania Armji lub jego delegatów.

2) Główny Urząd Zaopatrywania Armji otrzymuje prawo sekwestru i rekwizycji siana po cenie nie wyżej nad Mk. 30 (trzydzieści) za centnar metryczny siana prasowanego franko wagon stacja załadowania.

3) Główny Urząd Zaopatrywania Armji otrzymuje prawo sekwestru i rekwizycji u przedsiębiorstw i osób prywatnych pras do siana i potrzebnych do nich lokomobil.

Warszawa, dnia 14 listopada 1919 roku.

Minister Spraw Wojskowych:
J. Leśniewski.

Minister Spraw Wewnętrznych:
S. Wojciechowski.

Kierownik Ministerstwa Kolei Żelaznych:
J. Eberhardt.

18.

OKÓLNIK

Ministra Kol. Żel. w sprawie zmiany Art. III Przepisów służbowych, w Nr. 9 Dz. Urz. z d. 15 września 1919 r.

Do wszystkich Sekcji
i wszystkich Dyrekcji Kolejowych.

Dn. 29. X. 1919 r. L. 21835 19.

Mnożące się niezmiernie skargi nadużyć w służbie kolejowej skłoniły mnie do utworzenia w łonie Sekcji Administracyjnej M. K. Ż. osobnego wydziału, powołanego do wykonywania ogólnej kontroli we wszystkich gałęziach służby kolejowej. Ze względów organizacyjnych włączono także do kompetencji tegoż wydziału sprawy dyscyplinarne i sprawy straży kolejowej w zakresie jej działalności śledczej.

Stosownie do tej decyzji należy zmienić Art. III Przepisów służbowych ogłoszonych w Dzienniku Urzędowym M. K. Ż. Nr. 9 z dnia 15 września 1919 r., dodając na końcu rozdziału zatytułowanego: „I. Sekcja Administracyjna" następujące uzupełnienie:

7. Wydział ogólnej kontroli i spraw dyscyplinarnych.

1) Wykonywanie ogólnej kontroli we wszystkich gałęziach służby kolejowej z ramienia Ministra Kol. Żel.

2) Śledztwa, prowadzone na specjalne polecenie Ministra Kol. Żel.

3) Sprawy straży kolejowej w zakresie jej działalności śledczej.

4) Sprawy dyscyplinarne pracowników Min. Kol. Żel.

5) Rekursy w sprawach dyscyplinarnych i przeciw orzeczeniom Dyrekcji Kolei państwowych i Dyrekcji Budowli Kolei dotyczących kar administracyjnych.

Równocześnie skreślić należy w powyższym artykule i rozdziale w kompetencji 1 Wydziału (Sekretarjat Generalny) Sekcji Administracyjnej, (ustęp 10) — sprawy dyscyplinarne.

Zawiadamiając o powyższem zwracam się z usilnem wezwaniem do wszystkich pracowników kolejowych, by w imię dobra Ojczyzny i dobrej sławy kolejnictwa polskiego zechcieli przeciwdziałać szerzącemu się niestety wśród kolejarzy łapownictwu i przemycaniu zakazanych towarów, a pełnieniem gorliwem obowiązków zaoszczędzili mi przykrości stosowania kar, — środka nie licującego ze stanowiskiem obywatelskim pracowników kolei ojczystych.

Zaznaczam przytem, że nadużycia, przynoszące hańbę kolejnictwu będę karał bezwzględnie wydaleniem ze służby.

Kierownik Ministerstwa:
(—) *J. Eberhardt.*

19.

OKÓLNIK MINISTERSTWA KOLEI ŻELAZNYCH.

Nr. 24416/19. Dn. 27. XI. 1919.

Do wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych.

Wobec zauważonych wypadków przedostawania się do prasy wiadomości, zaczerpniętych z korespondencji Dyrekcji Kolejowych z innemi Władzami Rządowemi, Ministerstwo Kolei Żelaznych poleca przypomnieć pracownikom kolejowym, że do ich obowiązków służbowych należy nierozgłaszanie jakąkolwiek drogą wiadomości o sprawach służbowych, tudzież zachowanie w tajemnicy wszelkich dokumentów, planów, wykazów i rozporządzeń, nie przeznaczonych do publicznej wiadomości.

20.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych o zmianie taryf i warunków przewozu bagażu i przesyłek nadzwyczajnych kolejami państwowemi okręgu Warszawskiego z dn. 3 grudnia 1919 r.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. (Dz. Praw Nr. 14, poz. 152), konstytucyjnie zatwierdzonego w dniu 7 kwietnia 1919 r. (Monitor Polski Nr. 82 z dnia 10 kwietnia 1919 r.), i w porozumieniu z Ministerstwami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu, uzupełniając względnie zmieniając od dnia 15 grudnia r. b. «Taryfę tymczasową na przewóz pasażerów i bagażu na linjach kolei państwowych Okręgu Warszawskiego (Dz. Praw Nr. 30, poz. 254), postanawiam co następuje:

1. Przesyłki w pociągach wyznaczonych do przewozu osób, mogą być 2-ch rodzajów: a) bagażowe, nadawane za okazaniem biletu na przejazd, oraz b) przesyłki nadzwyczajne, nadawane bez okazania biletu na przejazd.

2. Dyrekcji Kolei państwowych Okręgu Warszawskiego przysługuje prawo, zależnie od wymagań ruchu, zastosować w pewnych wypadkach niezbędne ograniczenia co do ilości sztuk i wagi przyjmowanych do przewozu bagażu i przesyłek nadzwyczajnych.

3. Opłata jednostkowa za przewóz bagażu i przesyłek nadzwyczajnych ustala się jednakowo i wynosić ma od każdych 10 kg. w pociągach osobowych i mięszanych — 1 fen. od kilometra, a w pociągach pospiesznych — 1,5 fen. od kilometra.

4. Opłaty oblicza się strefami po 10 fen. licząc na pełne strefy, z zaokrągleniem wagi przesyłki do najbliższych 10 kg., a przypadającej do pobrania należności do najbliższych 10 fen. wzwyż. Najniższa opłata w pociągach osobowych i mięszanych wynosi 1 mk., a w pociągach pospiesznych równać się będzie opłacie za 100 kilometrów.

21 a.

OKÓLNIK.

N. 24 094/19 d 6. XII. 1919.

Do Sekcji i Wydziałów Ministerstwa Kolei Żelaznych, wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych i Dyrekcji Budowy.

Ministerstwo Kolei Żelaznych podaje niniejszem do wiadomości i zastosowania okólnik Prezydjum Rady Ministrów z dnia 15 listopada r. b., za Nr. 14 594/19, w sprawie znoszenia się z rządami obcymi względnie ich przedstawicielami w Polsce.

Sekretarz Generalny
Dr. Kozubski.

21 b.

OKÓLNIK RADY MINISTRÓW.

W sprawie znoszenia się z rządami obcymi względnie ich przedstawicielami w Polsce.

Nr. 14 594/19 d. 15. XI. 1919.

Do wszystkich Panów Ministrów oraz Władz i Urzędów Centralnych (z wyjątkiem Ministerstwa Spraw Zagranicznych) w miejscu.

Pomimo ustalenia zasady, iż jedynym łącznikiem między poszczególnemi władzami czy instytucjami rządowemi a rządami obcymi względnie ich przedstawicielami w Polsce jest Ministerstwo Spraw Zagranicznych, zdarzają się wypadki, iż władze lub instytucje rządowe zwracają się wprost do przedstawicieli państw obcych z pominięciem Ministerstwa Spraw Zagranicznych. Ponieważ tego rodzaju traktowanie rzeczy połączone jest częstokroć ze szkodą dla spraw samych jak również uwłacza powadze Ministerstwa Spraw Zagranicznych i wywołuje nieraz zdziwienie po stronie przedstawicieli państw obcych, Prezydjum Rady Ministrów pozwala sobie podać fakt ten do wiadomości z tem nadmienieniem, iż do rządów państw obcych, względnie ich przedstawicieli w Polsce należy się zwracać wyłącznie za pośrednictwem Ministerstwa Spraw Zagranicznych.

22.

WYKAZ

skrótów telegraficznych adresów centralnych urzędów i osób, które mają prawo podawać bezpłatnie depesze służbowe po przewodach telegraficznych kolejowych.

A. Ministerstwo Kolei Żelaznych.	skróty:
Minister Kolei Żelaznych	K
Wice-Minister Kolei Żelaznych	KW
Inspektorzy przy Ministrze	KJ

I. Sekcja Administracyjna.

	skróty:
Szef Sekcji	KA
Wydział Sekretarjat Generalny	KA1
Wydział Składu Osobistego	KA2
Wydział Prawny	KA3
Wydział Sanitarny	KA4
Wydział Zabezpieczeń	KA5
Wydział Kulturalno-Oświatowy	KA6

II. Sekcja Finansowa.

Szef Sekcji	KF
Wydział Ogólny	KF1
Wydział Gospodarczo-Finansowy	KF2
Wydział Budżetowy	KF3
Wydział Dochodów	KF4
Wydział Buchalteryjno-kasowy	KF5

III. Sekcja Taryfowa.

Szef Sekcji	KT
Wydział Ogólny	KT1
Wydział przepisów przewozowych i taryf osobowych	KT2
Wydział taryf towarowych wewnętrznych	KT3
Wydział taryf towarowych w komunikacjach zagranicznych z Zachodem i Południowym Zachodem	KT4
Wydział taryf towarowych w komunikacjach zagranicznych z Wschodem i Południowym Wschodem	KT5

IV. Sekcja Eksploatacyjna.

Szef Sekcji	KR
Wydział Ogólny	KR1
Wydział Ruchu Osobowego	KR2
Wydział Ruchu Towarowego	KR3
Wydział Dyspozycji Taborem	KR4
Wydział Przewozowy	KR5
Wydział Kolei Wązkotorowych i Miejskich	KR6
Ispektorzy	KR (nazwisko)

V. Sekcja Budowy i Konserwacji Normalnotorowych Dróg żelaznych.

Szef Sekcji	KB
Wydział Ogólny	KB1
Wydział przedwstępnych studjów i koncesji	KB2
Wydział Budowy nowych linji kolejowych	KB3
Wydział torowiska i nawierzchni	KB4
Wydział Mostów i Przepustów	KB5
Wydział Architektoniczny, wodociągi i kanalizacja	KB6
Inspektorzy	KB (nazwisko)

VI. Sekcja Techniczno-zasobowa.

	skróty:
Szef Sekcji	KM
Wydział Warsztatowy	KM1
Wydział Taboru i Trakcji	KM2
Wydział Elektrotechniczny	KM3
Wydział Konstrukcyjno-Doświadczalny	KM4
Wydział Zasobów	KM5

VII. Sekcja Likwidacyjna.

Szef Sekcji	KL
Wydział Szacunkowo-odbiorczy dla b. Królestwa Polskiego	KL1
Wydział Rozrachunkowy dla b. Królestwa Polskiego	KL2
Wydział Szacunkowo-odbiorczy dla b. Galicji i Śląska Ciesz.	KL3
Wydział Rozrachunkowy dla b. Galicji i Śląska Ciesz.	KL4
Wydział Szacunkowo-odbiorczy dla b. zaboru Pruskiego	KL5
Wydział Rozrachunkowy dla b. zaboru Pruskiego	KL6

Uwaga: 1. Przy adresowaniu depesz do inspektorów należy obok wskazanego skrótu wymienić nazwisko odnośnego inspektora.

2. Dla Dyrekcji kolejowych skróty telegraficzne będą ustalone po ujednostajnieniu we wszystkich Dyrekcjach jednolitego podziału administracyjnego.

B. Ministerstwo Poczt i Telegrafów.

Minister Poczt i Telegrafów	Mistpot
Sekcja M. P. T. Administracyjna	Sempot 1
Sekcja M. P. T. Techniczna	Sempot 2
Sekcja M. P. T. Gospodarcza	Sempot 3
Prezes Dyrekcji Pocztowo-Telegraficznej	Preokredyr
Dyrektor Urzędu Pocztowego	Dyrpot
Dyrektor Urzędu Telegrafów	Dyrtel
Kierownik Urzędu Pocztowo-Telegraficznego	Kierupot
Zarządy Techniczne telegrafów i telefonów	Zatechtel
Kierownik sieci telefonicznej	Kierutel
Kierownik Urzędu telegraficznego	Kierut
Dyrektor urzędu telefonów międzymiastowych i Inspektor sieci telefonicznej w Warszawie	Dyrtelins

C. Władze Wojskowe.

Szef Kolejnictwa przy Sztabie Generalnym	SZKOL
Wojenny Centralny Urząd Wagonowy	WCUW
Wojenny Centralny Urząd Parowozowy	WCUP
Oddział III Sztabu Generalnego	SG3
Centralny Zarząd Kolei Wojskowych	CZKW
Kierownictwo Transportów Wojskowych	KTW
Komendant przy Dyrekcji	DOLK
Komendant stacji	WK
Okręgowe Kierownictwo Transportów Wojskowych	CKTW

Warszawa, 17 listopada 1919 r.